

2020年8月3日
太平洋工業株式会社

2021年3月期 第1四半期 決算説明会 質疑応答要旨

Q：利益増減要因のうち、経費削減、原価改善の具体的な内容を、一過性のものと継続性のあるものを分けて教えてほしい。

A：継続性のあるものとしては、購入している部品のスペックや使用頻度を見直すこと、スタッフの業務改善による残業抑制や、配置転換による増員抑制などの事例がある。一過性のものとしては、設備投資内容を精査し、新規投資ではなく改造投資とすることによる金額抑制がある。出張旅費やそれに伴う経費も減らしており、効果を上げている。

Q：通期計画について、可能であれば上期・下期、それぞれのセグメント別の数字を教えてください。

A：上期業績は、プレス・樹脂事業の売上高が400億円、営業利益は18億円の赤字を予想している。バルブ事業は、売上高180億円、営業利益は2億円の黒字を予想している。1Q、2Qを比較すると、プレス事業では北米2拠点が約2ヵ月稼働停止したこと、国内の1Q減産が大きくマイナスに影響している。

Q：今回の通期予想について、トヨタ生産台数の前提を教えてください。

A：国内について、1Q実績は49万台、2Qは72万台、下期は151万台を前提としている。バルブ事業はTier2ビジネスであることや、欧米系カーメーカーの生産状況にも影響されるため、各種情報を加味して今回の予想を行っている。

Q：海外での生産台数前提はどのようにおいているか？

A：当社の稼働率で説明すると、北米は1Q4割程度、2Q8割、下期9割の回復を見込んでいる。中国は1Q（1～3月）7割程度、2Q以降は10割プラスアルファと順調に回復している。欧州はマーケットの回復が遅れており、1Q8割、2Q6割、下期7割程度とみている。タイも回復が遅れており、1Q5割、2Q6割、下期徐々に回復し9割程度とみている。

Q：超ハイテン材の採用拡大影響は、今回の数値にどの程度含まれているか？

A：1Qで数億円程度はプラスに効いている。

Q：トヨタ鋼材建値変更の報道があったが、変化はあるか？

A：トヨタからの価格改定要請、鋼材建値の改定は、每期あることであり、大きな問題とは受け止めていない。また、正式な話はいただいていないため、当社として回答できない。

Q：バルブ事業について、シュレーダーに限定すると今期は損益分岐点を下回るのか？収益が下がった場合、のれんの減損懸念はあるか？

A：シュレーダーはフランスとアメリカの会社であるが、バルブ事業はトヨタ向けビジネスと違い、回復が遅い状況である。各社単体の利益は出しているが、買収にかかわるのれんなどの償却は固定的に発生しており、今期の、のれん償却後の業績は赤字を予想している。今後回復に向かう前提であり、シナジー効果も上げているため、のれんの減損は想定していない。

Q：バルブ事業の通期見通しについて、プレスよりも厳しく見ているが、マーケット回復遅れ以外にも要因はあるか？TPMSの新製品への切り替えは影響しているか？

A：TPMSについては、CタイプからEタイプへの切り替えが進んでいる。20年度はEタイプの物量が上回るタイミングになり、従来とは製品構成が変化することが考えられる。バルブ事業全体では、グローバル生産の回復が読めない部分があり、現時点の情報で見通しを作成している。

Q：今回のコロナ影響で、ものづくりの面での追加コストや、調達面などで構造的な変化はあるか？

A：感染拡大防止という面では、必要な個所にパーティションを設置するなどの措置は行っているが、大幅な追加コストは無い。仕入先については、販売物量の大幅な減少のため、資金繰りに配慮して動いている。サプライチェーンでの問題が無いように、仕入先訪問し、経営者と話し合いや現場確認するなど、丁寧なコミュニケーションを行っている。

以上